

1933

MORSKIE KOŁO SZYBOWCOWE LOPP · GDYNIA

PIĘCIOLECIE ISTNIENIA I PRACY.

1938

NA SZLAKU MEWY

MORSKIE KOŁO SZYBOWCOWE L. O. P. P. GDYNIA

P I Ę C I O L E C I E   I S T N I E N I A   I   P R A C Y

1 9 3 3   G D Y N I A   1 9 3 8

„U brzegów morza żelazem i betonem, maszyną i ręką ludzką, koleją i okrętem —
s a m o l o t e m   i   s z y b o w c e m —
szeregami domów i szeregami ludzi, wysiłkiem rzetelnym i pokojowym pisze Polska w języku zrozumiałym dla całego świata swoje najwyższe prawo życia i odbudowy".

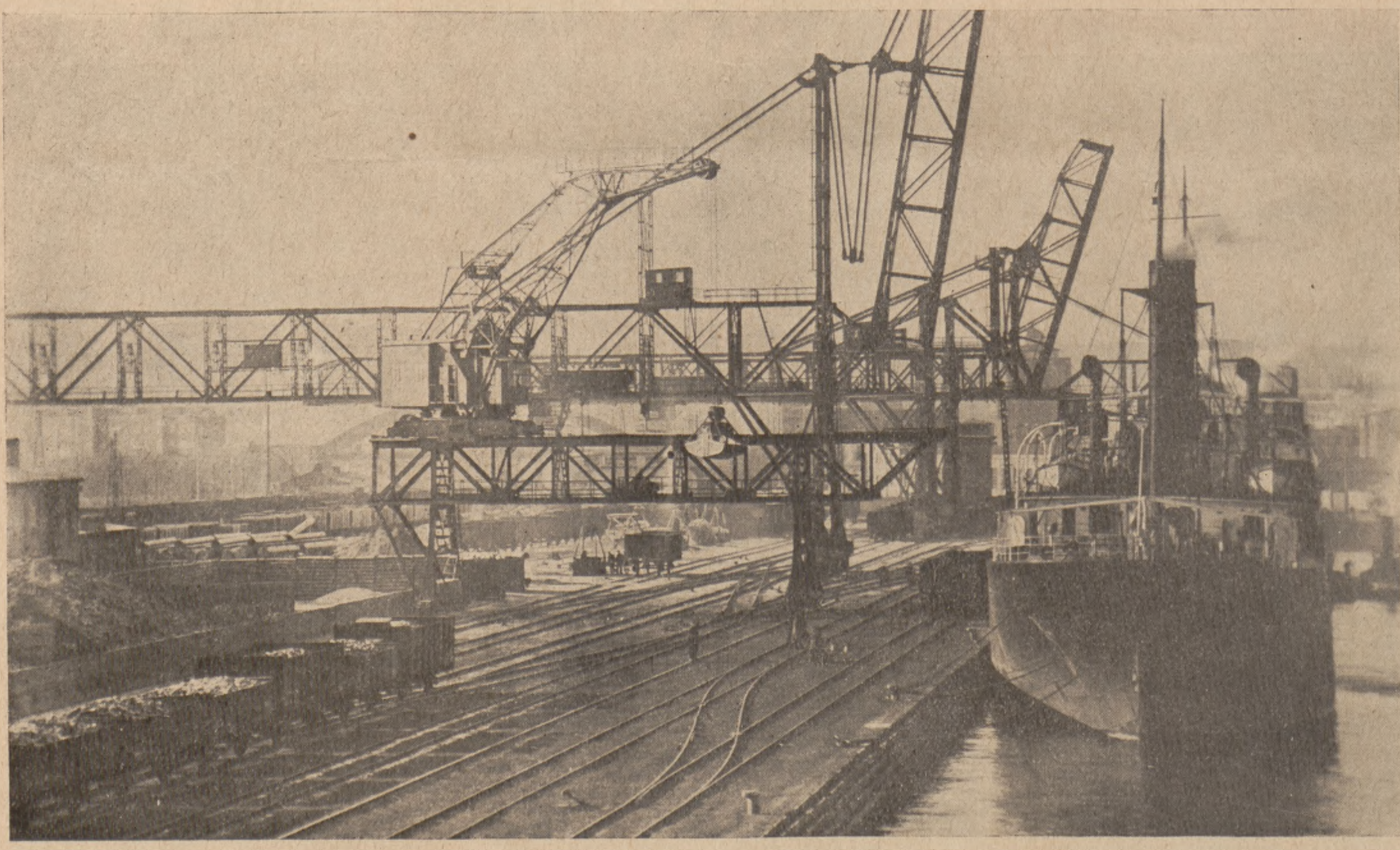
(z mowy Min. E. Kwiatkowskiego)



FRAGMENT PORTU GDYŃSKIEGO



PORT GDYŃSKI. DWORZEC MORSKI



PORT GDYŃSKI. FRAGMENT NABRZEŻA SZWEDZKIEGO

INŻ. DYPL. WIKTOR LEJA
RZECZOZNAWCA LOTNICZY

„W narodzie na pierwszym miejscu armia — w armii lotnictwo"

SŁOWO WSTĘPNE

Lotnictwo, które z marzenia wieków minionych stało się rzeczywistością, jest miarą kultury narodów doby obecnej, jest czynnikiem równowagi polityki światowej, jako wykładnik siły państwowej.

Lotnictwo świadczy o kulturze i sile narodu.

W czasie wojny samolot jest narzędziem zniszczenia, dostosowanym do wymagań wojennych, może przekształcić się w najstraszniejszą broń morderczą. Rozwój techniki wojennej spowodował nowe metody walki, dał straszne do walki narzędzia, wśród których najstraszniejsze są bomby, gazy i samoloty.

Lotnictwo stało się okiem armii jak wykazała wojna światowa i walki doby dzisiejszej, wykonuje ono tysiączne zadania. Śmiało powiedzieć można, że panem sytuacji w czasie wojny będzie ten, kto już w czasie pokoju postawi swe lotnictwo na możliwie najwyższym poziomie rozwoju.

Stąd też współczesny wyścig zbrojeń cechuje gorączkowa rozbudowa lotnictwa wojskowego.

Wiek współczesny żyje pod znakiem szybkości, to też samolot jest decydującym czynnikiem w komunikacji, łącząc najodleglejsze kraje ze sobą.

„Silne lotnictwo — to silna Polska" — takie hasło na swym sztandarze wypisała organizacja, która właśnie obchodzi swoje XV-lecie. — Piętnaście lat temu powstała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, skupiająca ludzi owianych gorącą miłością Ojczyzny. — O celach jej pisać nie potrzeba, bo są one znane i jasne i owoce jej pierwszego piętnastolecia pracy to triumfy, jakie odnosi polskie lotnictwo.

W narodzie na pierwszym miejscu armia, a w armii lotnictwo, które musimy rozbudowywać — mimo największych ofiar — idąc do celu wytrwale ramię przy ramieniu, popierając LOPP.

Dziś stanęła do pracy młodzież, pomnąc na testament śp. Żwirki i Wigury, którzy przekazali w spuściźnie ten zapał tworzący cuda, który spod symbolicznej mogiły polskiego Cierlicka potężnym echem woła: „Młodości, orla Twych lotów potęga, jako piorun Twe ramię".

Żyjemy w wieku olbrzymich przewrotów w technice, w wieku rekordów i lotów na aparatach bez silnika. Na całym świecie rozwija się sport szybowcowy, mający olbrzymie znaczenie, szczególnie jako sport dla młodzieży, która śladem legendarnego Ikara, marzy, by wzlecieć nad poziomy.

Szybownictwo jest pięknym i ekonomicznym sportem — nietylko dlatego, że latać można właściwie za darmo, ale i dlatego, że szybownictwo to prawdziwe naturalne latanie na wzór orłów, kondorów i mew, bez przyjemnego zresztą grania silnika, latanie odrywające człowieka od ziemi, zastępujące mu brak skrzydeł.

Szybownictwo to tania szkoła dobrego pilota. — Koszt wyszkolenia pilota szybowcowego jest kilkanaście razy niższy od wyszkolenia pilota motorowego.

Pilot szybowcowy uczy się latać dobrze, uczy się wykorzystywać prądy wznoszące atmosfery, musi umieć wczuć się w powietrze, latać naprawdę skrzydłami, a nie siłą motoru.

Szybownictwo jest dlatego doskonałym „przedszkolem" dla kandydatów na pilotów motorowych.

Stosowana w szkoleniu szyb. metoda eliminacji pozwala na selekcję, na wyszukanie najzdolniejszych jednostek dla lotnictwa.

Pod względem sportowym szybownictwo ma wielkie znaczenie także z tego powodu, że wyrabia w pilocie szybowcowym dużej wagi zalety osobiste, jak: odwagę, szybkość decyzji i orientacji, jak również zamiłowanie i zrozumienie dla zgodnej i zdyscyplinowanej pracy grupowej, uczy podporządkowywać interes jednostki — interesowi całego zespołu.

Szybownictwo, to najlepsza szkoła dobrego konstruktora, jest polem dla rozwoju myśli konstrukcyjnej inżynierów i konstruktorów lotniczych — Konstruktor, który zaczął od szybowców, buduje samoloty o jaknajlepszych właściwościach aerodynamicznych i ekonomicznych. Samolot to nie latający silnik, a latające skrzydło z silnikiem.

Samolot dla wszystkich — motoszybowiec o słabym silniku pomocniczym.

Duże znaczenie ma jeszcze szybownictwo dla rozwoju nauki lotniczej, umożliwiając liczne badania.

Szybownictwo przyczynia się też do rozwoju meteorologii — tak ważnej dla lotnictwa gałęzi wiedzy.

Wreszcie ostatnia — poza sportem — wielka wartość szybownictwa, to jego olbrzymie możliwości propagandowe ze względu na to, że na szybowcu można latać wszędzie, a zwłaszcza na wybrzeżu — korzystając z prądów termicznych.

Tak liczne i cenne walory sportu szybowcowego spowodowały wielki i nader intensywny jego roz-

wój, przekraczający wszelkie najśmielsze oczekiwania.

Możemy wznosić się na prądach termicznych ponad miastami na wielkie wysokości i latać pod chmurami, dokonywać pięknych przelotów pokrywając setki kilometrów i przebywać w powietrzu przez dzień i noc.

Możemy latać zawsze i wszędzie. — Cały olbrzymi ocean powietrzny pełen tajemnic, pełen nieznanych różnorakich sił, pulsujący potężnym, bogatym życiem stanął przed nami otworem.....

Rekordy rosną stale, a szybownictwo zdobywa nowe możliwości.

Szybownictwo, zadziwiające dynamiką swego rozwoju znalazło wielką rację bytu u dzisiejszych narodów lotniczych, zajmując poważne stanowisko wśród wielu różnorodnych gałęzi nowoczesnego lotnictwa.

Droga do uprawiania sportu lotniczego stoi dziś dla wszystkich otworem. Wkraczający na nią nie walczy już z piętrzącymi się trudnościami, zastaje ją wyznaczoną i uporządkowaną, przychodzi do gotowych urządzeń.

Pięć lat temu powstało dzisiejsze Morskie Koło Szybowcowe LOPP w Gdyni. — Powstało dosłownie z niczego, stworzone przez garstkę ludzi, która ujawniła niezwykłe walory; nie czcze tylko umiłowanie idei, ale wiarę we własne siły i zmysł organizacyjny.

Nie uległa sceptycyzmowi otoczenia, wręcz odwrotnie, natchnęła go swym entuzjazmem. Nie zmarnowała żadnej możliwości, przeciwnie — umiała podchwycić możliwości niemal niewidoczne, wydobyć je spod ziemi. — Potrafiła wzbudzać zaufanie dla swego zespołu u władz lotniczych i LOPP'u.

Dziś z dumą patrząc z perspektywy pięciu lat pracy, która w rezultacie dała szybowisko w Orłowie Morskim, hangar, kilka szybowców, warsztat, urządzenia i narzędzia, a przede wszystkim możliwości latania — trzeba sobie uświadomić znaczenie zasług tych, co pierwsi stanęli do pracy i po dziś dzień pracują.

W drugim pięcioleciu szybownictwa nad morzem tempo rozwoju nie osłabnie, bo nasze społeczeństwo docenia już dziś znaczenie i rozwój lotnictwa.

W dążeniu do opanowania dwóch potężnych żywiołów: „morza i powietrza" młodzież i starsza generacja śmiało wyciągają dłonie po coraz to dalsze zdobycze, rwą się do dalszej pracy w dziedzinie lotnictwa, która dla naszego Państwa przedstawia wartość doniosłej wagi. Niech nikt z młodzieży nie zostanie obojętnym na zadania lotnictwa, ale niech i starsze społeczeństwo nie patrzy obojętnie na zapał tej młodzieży, niech poda jej doświadczoną dłoń.

Oczekiwać też należy, że jak dotąd całe społeczeństwo Wybrzeża zamiary te należycie oceni, gdyż drogi światowej ekspansji narodów prowadzą zarówno przez morze — jak i powietrze.

Oddając tę pracę sprawozdawczą do rąk społeczeństwa — Morskie Koło Szybowcowe może chyba ufać, że prace i zamierzenia Koła doznają dalszego zrozumienia dla dobra lotnictwa.

Niech ta praca sprawozdawcza będzie też uznaniem dla tych, którzy razem z Zarządem potrafili przyczynić się do zrealizowania tak pięknego dorobku Koła.

Oby lata dalszej owocnej pracy pobudziły przede wszystkim młodych do ofiary, do czynu na szlakach powietrza, na których silne skrzydła szybownictwa będą najlepszym Funduszem Obrony Narodowej.



HISTORIA I ROZWÓJ

MORSKIEGO KOŁA SZYBOWCOWEGO L. O. P. P.

(Przegląd działalności Zarządu)

Istnienie Gdyńskiego Koła Szybowcowego datuje się od dnia 2 grudnia 1933 r., kiedy to zebrała się grupa entuzjastów szybownictwa w liczbie około 8 osób na zebranie organizacyjne. Stwierdzono wówczas konieczność utworzenia placówki szybowcowej na wybrzeżu, biorąc pod uwagę zainteresowanie młodzieży i starszych tą nową dziedziną sportu lotniczego. — Utworzono Zarząd w osobach:

Prezes	— p. Inż. Komocki
Wice-Prezes	— p Inż. Mikosz
Sekretarz	— p. Górny
Zastępca	— p. Staniszewski
Skarbnik	— p. Kpt. Domaradzki
Kierownik techn.	— p. Statkiewicz

Ponieważ teren w okolicy Gdyni nadawał się do szkolenia szybowcowego, rzucono myśl wyszukania takiego terenu, oraz postanowiono gromadzić zasoby pieniężne, celem zakupu szybowców dla wstępnego szkolenia.

Rok 1934 był pierwszym rokiem pracy. Uprawiano propagandę celem rozpowszechniania szybownictwa. To też już dnia 15 stycznia rozpoczęto pierwszy kurs teoretyczny, w którym brało udział około 60 członków spośród młodzieży i starszych. Dużej pomocy w przeprowadzeniu tego kursu udzielił Aeroklub Gdański, który dostarczył wykładowców fachowych, wówczas studentów Politechniki Gdańskiej, pp. Wiktora Leję, Ryszarda Drygałłę i Zbigniewa Siedleckiego. Zorganizowano pokaz lotów szybowcowych na lotnisku w Rumii. Wynik akcji zbierania funduszów na zakup szybowców i sprzętu dał zł 1 600,57. Z okręgowego Komitetu Szybowcowego w Toruniu otrzymało Koło szybowiec szkolny typu C. W. J., który był jednak niezdatny do lotów i służył raczej do celów pokazowych.

Z powodu niemożności szkolenia na własnym terenie Zarząd skierował wówczas zainteresowanych w praktycznym szkoleniu do Szkoły Szybowcowej w Fordonie.

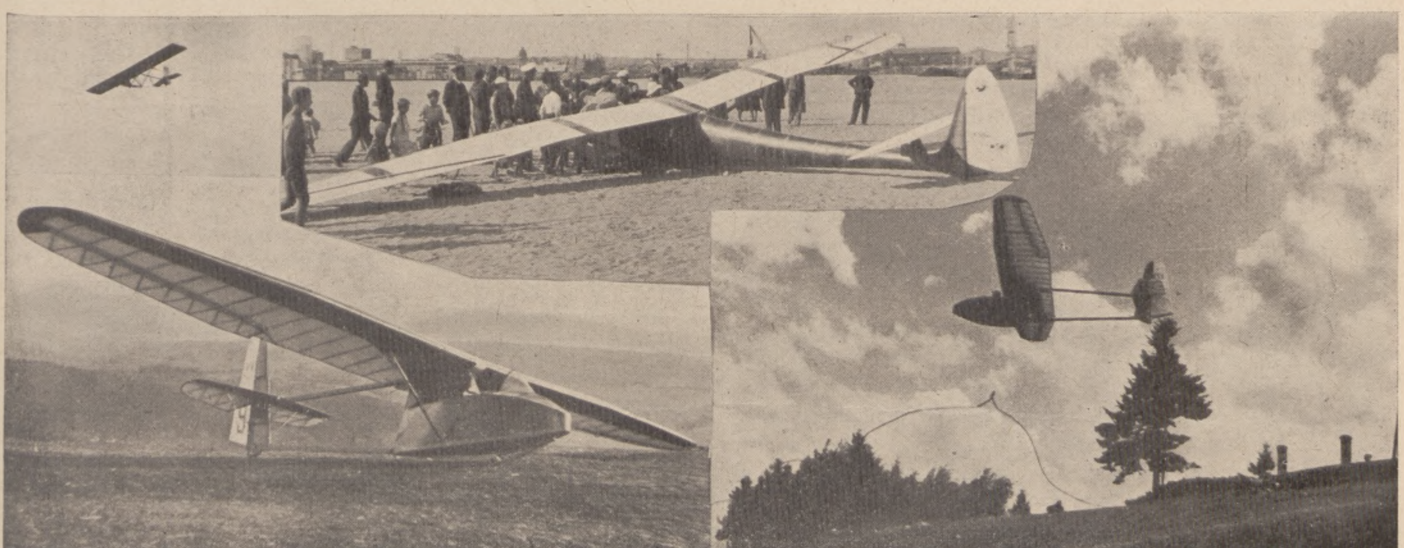
W r. 1935 rozszerzono działalność propagandową organizując sekcje przy Gimnazjum gdyńskim i Szkole Rzemieślniczo-Przemysłowej. Sekcje te miały swoich opiekunów w osobach profesorów i zajmowały się propagowaniem szybownictwa na terenie swej szkoły. Dzięki zabiegom p. Pozorskiego z Urzędu Morskiego, została utworzona sekcja Szybowcowa przy Kole LOPP przy Urzędzie Morskim. Sekcja ta ujęła całą inicjatywę pracy w swoje ręce i wykazała największą ruchliwość.

Na lotnisku w Rumii zorganizowano dwa kursy szybowcowe przy pomocy Aeroklubu Gdańskiego, który dostarczył instruktorów. Urządzono wyprawy do Redy i Redłowa, celem wyszukania odpowiednich terenów do szkolenia kandydatów z Gdyni.

Ważnym momentem propagandy szybownictwa na wybrzeżu w roku 1935 były loty żaglowe na wyczynowym szybowcu C. W. 5-bis, pilotowanym przez p. Inż. Ryszarda Drygałłę, wówczas studenta Politechniki Gdańskiej i instruktora szybowcowego Aeroklubu Gdańskiego.

W czasie jednego z tych lotów po 2-godzinnym żaglowaniu na terenie nad Gdynią — p. Drygałła celowo wylądował na molo południowym, będącym wówczas w budowie. Wydarzenie to było niecodzienną atrakcją dla gdynian, budząc podziw dla pilota i szybowca.

Rok 1936 przyniósł pewne polepszenie w rozwoju szybownictwa w Gdyni, mianowicie Koło uzyskało dwa szybowce WRONA-BIS nr. ew. 376 i 404 z Pomorskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP oraz linę startową z Obwodu Mor-



U GÓRY OD LEWEJ: 1. „WRONA BIS" W LOCIE ŚLIZGOWYM 2. SZYBOWIEC WYCZYNOWY „CW - 5 BIS" PILOTOWANY PRZEZ INŻ. R. DYRGAŁŁĘ, PO WYLĄDOWANIU NA MOLO POŁUDNIOWYM PORTU GDYŃSKIEGO, W SIERPNIU 1935 R.

U DOŁU OD LEWEJ: 1. SZYBOWIEC TYPU „SALAMANDRA" 2. START „SALAMANDRY" DO LOTU ŻAGLOWEGO NA SZYBOWISKU W BEZMIĘCHOWEJ W MAJU 1938 R.



PROPAGANDOWE LOTY SZYBOWCOWE NA MOLO POŁUDNIOWYM W GDYNI W TYGODNIU L. O. P. P. W R. 1937

skiego LOPP. — Z pieniędzy ofiar wanych przez Obwód Morski LOPP wykonano we własnym zakresie wózki, chwiejnice, zaczepy itp. Zorganizowano 22-godzinny kurs teoretyczny dla 50 słuchaczów Koła, w którym znów pomocnymi byli członkowie Aeroklubu Gdańskiego. — Na terenach pod Redłowem przeprowadzono wstępny kurs doświadczalny. Wykonano wówczas 220 lotów. Kandydaci z powodu nieodpowiedniego terenu zmuszeni byli jednak wyjechać do Gostomia, gdzie ukończyli podkategorię „A". Tegoż samego roku jesienią odbył się drugi kurs teoretyczny dla słuchaczów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Z końcem roku 1936 Morskie Koło Szybowcowe miału 70-ciu członków, w tym 29-ciu pilotów.

Rok 1937 był rokiem dalszego rozwoju Koła Szybowcowego. Zarząd całą swoją energię zwrócił w kierunku zdobywania funduszów potrzebnych do szkolenia i rozszerzenia jaknajbardziej propagandy o szybownictwie.

Między innymi zorganizowano w czasie tygodnia lotniczego pokaz szkolenia początkowego na molo południowym u wylotu Skweru Kościuszki.

Oblatano i zarejestrowano szybowisko w Dębogórzu, które okazało się jednak niedogodne z powodu znacznej odległości od miasta. Szukano dalej terenów. Wreszcie udało się p. Kokotowi wynaleźć tereny za Orłowem na drodze do Wielkiego Kacka. Terenem tym specjalnie zainteresowano się ze względu na dogodne warunki komunikacyjne. Teren ten oblatano jesienią i zarejestrowano w lutym 1938 r. Zakupiono samochód ciężarowy, który miał służyć do przewożenia sprzętu i pilotów, ale w tym roku Koło ze względu na obostrzone przepisy normujące szkolenie, nie mogło rozpocząć szkolenia na własnym terenie, lecz skierowało kandydatów do Pomorskiej Szkoły Szybowcowej w Gostomiu, gdzie ukończyło kat. A i B — 8-miu członków. W czasie pobytu na kursie szybowcowym członek Zarządu p. Meik nakręcił film szybowcowy, który później wyświetlano w celach propagandy w Gdyni i okolicy i który był podstawą do stworzenia dalszego ciągu serii filmów szybowcowych.

Rozwój organizacyjny Koła wyraża się w roku 1937 przede wszystkim wzrostem nowych członków wspierających, których zwerbowano w liczbie około 170. Przeprowadzona zbiórka pieniężna w firmie „Polskarob" oraz wśród klientów i urzędników KKO m. Gdyni w efekcie dała możność zakupienia 2-ch szybowców typu WRONA-BIS nr. ew. 1043 i 1046.

W dniu 11. XI. 1937 r. przy okazji oficjalnego otwarcia Miejskiej Hali Targowej powyższe szybowce zostały poświęcone w obecności p. Komisarza Rządu p. Mgr pr. Fr. Sokoła, przedstawicieli władz i kilkutysięcznej rzeszy obywateli gdyńskich; następnie szybowce te wręczono Kołu przez przedstawiciela firmy „Polskarob" p. Konsula Korżona i Dyr. KKO. m. Gdyni p. Franciszka Linkego.

Ażeby usunąć jedyną trudność w rozpoczęciu szkolenia na terenie gdyńskim, postanowiono wyszkolić na własny koszt 2-ch instruktorów szybowcowych i to: p. Bolesława Dobrowolańskiego i p. Mariana Dolatę, wysyłając ich na specjalne kursy. Rok 1937 zamknięto sumą obrotową zł 7.500, w tym subwencji LOPP było 600 złotych.

Rok 1938 był rokiem dalszej pracy i dużego rozwoju Koła. Dokonano dzieła, którym mało kół w Polsce poszczycić się może. Uruchomiono własny ośrodek szkolenia. W Orłowie pobudowano hangar na 5 szybowców z przybudówką, wartości 7.100 zł. Kierownictwem budowy i gromadzeniem środków finansowych na budowę zajął się p. Meik, prokurent KKO., członek Zarządu Koła, który wykazał wielką inicjatywę i ma w dziale rozkwitu Koła wprost nieocenione zasługi.

W międzyczasie jeden z dwóch kandydatów na instruktora p. Dobrowolański otrzymał wymaganą licencję instruktorską, dzięki temu Morskie Koło Szybowcowe mogło go zaangażować na 5-miesięczny sezon szkolenia. Wynikiem tego jest dzisiaj 34 pilotów wyszkolonych do podkategorii A we własnym ośrodku.

W sierpniu 1938 r. Koło powiększyło swój tabor o dalszy jeden szybowiec WRONA-bis nr. ew. 702 z Pomorskiego

Okręgu Wojew. LOPP i jedną linę startową, z Aeroklubu Gdańskiego. Poza tym w listopadzie 1938 r. z okazji 25-lecia pracy zawodowej dyr. firmy „Elibor" p. Zygmunta Wussaka, pracownicy firmy łącznie z jubilatem ofiarowali Kołu szybowiec szkolny typu Żaba II nr. ew. 1270. Stan posiadania Koła wzrósł do 6 szybowców.

Kierownikiem technicznym odpowiedzialnym za sprzęt był p. Kokot, członek Zarządu Koła. Jemu właśnie ma Koło do zawdzięczenia dobry stan techniczny szybowców, który przyczynił się do sprawnego szkolenia.

W sprawach warsztatowych, wyszkoleniowych i zaopatrzenia Morskie Koło Szybowcowe owocnie współpracowało przy łaskawej pomocy przedstawicieli Nadzoru Technicznego O. K. C. S. P. pp. inżynierów J. Wallisa i W. Leji oraz Komendanta Ośrodka P. W. Lot. w Rumii, p. kpt. pil. J. Stablewskiego.

Reasumując — nie bez dumy spojrzeć możemy na dokonane dzieło 5-letniej pracy. Usuwanie jednej trudności po drugiej, zgodna i wytężona praca całego Zarządu, zrozumienie i poparcie wszystkich niżej podanych ofiarodawców stworzyło Ośrodek Szybowcowy w Gdyni.

Rok 1938 Morskie Koło Szybowcowe zamknie przypuszczalnie sumą obrotową zł 15.000, w tym subwencji L. O. P. P. zł 2.764.

Skład obecnego Zarządu jest następujący:

Prezes	— Inż. W. Komocki
Wice-Prezes	— Rtm. Kopaczyński
Sekretarz	— Pietrzak Teodozja
Skarbnik	— W. Górny
Kier. techn.	— A. Kokot
Członek Zarządu	— M. Meik
Członek Zarządu	— K. Kukucz

Zaznaczyć należy, że długoletnia nieprzerwana praca niektórych członków Zarządu, ludzi doświadczonych w sprawach szybownictwa przyczyniła się do zorganizowania i rozwoju Morskiego Koła Szybowcowego.

SZYBOWISKO ORŁOWO MORSKIE

W rozwoju szybownictwa duże znaczenie mają tereny szybowcowe. Dlatego też poszczególne Zarządy Morskiego Koła Szybowcowego w pięcioletnim okresie pracy, stale dążyły do stworzenia własnego ośrodka szybowcowego, odpowiadającego potrzebom Gdyni. Brak jednak odpowiednio wyszkolonego personelu i sprzętu szybowcowego hamował wszelkie poczynania Koła aż do roku 1936. Do tego okresu inicjatywa spoczywała w rękach Aeroklubu Gdańskiego, który zorganizował kilka wypraw i wykonał szereg prób na terenach w okolicy lotniska w Rumii i to: w Dębogórzu, Pogórzu, Redzie i Jastrzębiej Górze nad morzem. Wspomniane tereny, wyłączając Jastrzębią Górę, służyły jako szybowiska wypadowe w czasie odbywających się kursów pilotażu szybowcowego, zorganizowanych w 1935 r. przez Aeroklub Gdański na lotnisku w Rumii, z czego korzystało także Morskie Koło Szybowcowe, szkoląc swoich członków.

Wiosną 1936 r. postanowił ówczesny Zarząd zająć się dalszym wyszukiwaniem terenów w pobliżu Gdyni, w promieniu około 10 km, wychodząc z założenia, że Ośrodek szybowcowy położony możliwie jaknajbliżej miasta przyczni się do popularyzacji szybownictwa w Gdyni i okolicy. Poszukiwanie terenu trwało do jesieni 1937 roku. Okres dwuletnich poszukiwań tłomaczyć należy rozwojem miasta Gdyni i portu, gdzie częstokroć teren upatrzony na szybowisko przeznaczony był pod zabudowę.

Trzeba tu wspomnieć, że w czerwcu 1925 r. odbywały się w Gdyni na wzgórzach Oksywskich — drugie zawody



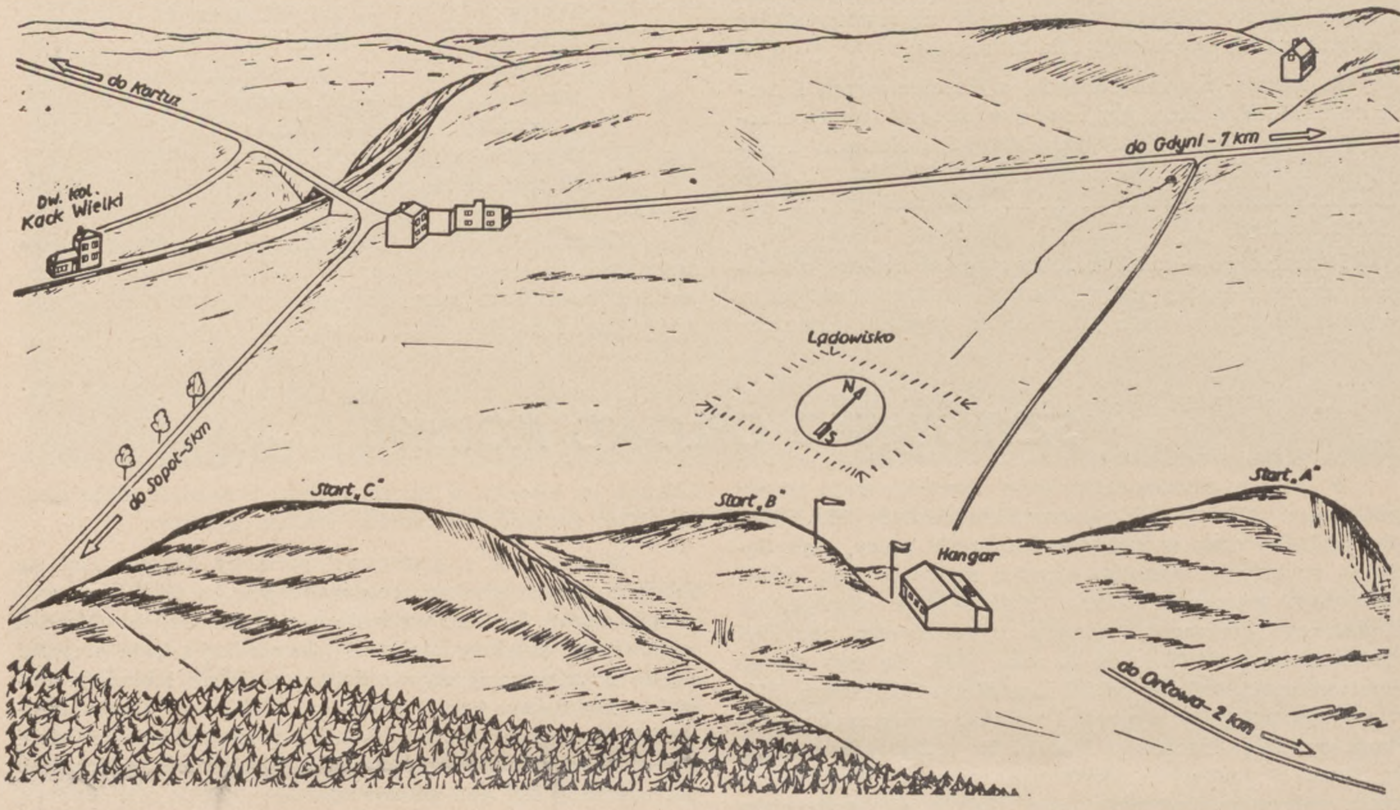
U GÓRY: WĘDRÓWKA NA START
NA DOLE: WSTĘPNE SZKOLENIE NA LOTNISKU W RUMII W 1935 R.
OBOK: KOŃ „NIEMECHANICZNY" WCIĄGA SZYBOWIEC NA START

szybowcowe. Obszary te tworzą dziś rejon portowy i jako tereny szybowcowe nie mogły być brane pod uwagę.

W okresie letnim 1937 r. zarząd przeprowadził rejestrację terenów szybowcowych w Dębogórzu, na wypadek, gdyby odpowiedniego terenu w pobliżu Gdyni nie zdołano znaleźć.

Z obszaru gminy Kack Wielki wydzierżawiono od pp. Elwardta i Bieszka lądowisko o powierzchni $^{3}/_{4}$ ha, z ważnością umowy dzierżawnej na okres 3 lat.

Połączenia komunikacyjne pomiędzy szybowiskiem a Gdynią są naogół dość dogodne i przedstawiają się następująco:



SZKIC SYTUACYJNY SZYBOWISKA W ORŁOWIE MORSKIM

W październiku 1937 r., jak wykazuje sprawozdanie z działalności Zarządu, wyszukano jednak odpowiednie tereny w okolicy Wielkiego Kacka, które dziś stanowią szybowisko Morskiego Koła Szybowcowego L. O. P. P. w Gdyni. Próbne loty na tych terenach wykonano niezwłocznie, po czym w okresie zimowym 1937/1938 poczyniono starania o zatwierdzenie ich w Ministerstwie Komunikacji. Zarejestrowanie nastąpiło w lutym 1938 r. pod nazwą „Szybowisko Orłowo Morskie". Szybowisko to zakwalifikowane zostało do podkategorii „A", z prawem szkolenia do I. stopnia pilotażu szybowcowego.

Szybowisko położone jest na wzgórzach przy wylocie ul. Wielkopolskiej w Orłowie, po lewej stronie. Południowa strona szybowiska otoczona jest lasem. Wzgórza przeznaczone na starty mają wysokość od 117 do 124 m ponad poziom morza, przy czym różnica wysokości względem lądowiska wynosi 45 m. Zaznaczyć trzeba, że jest to jedyne szybowisko w Polsce położone najbliżej morza, z przepięknym widokiem na to nasze okno na świat.

Część szybowiska należy do obszaru m. Gdyni, część natomiast do obszaru gminy Kack Wielki. Grunta leżące na obszarze Gdyni o powierzchni około 3 ha są własnością p. Jewelowskiego, który na skutek pośrednictwa pp. not. Chudzińskiego i Augustyna Krausego, b. burmistrza Gdyni przeznaczył je na szybowisko i zezwolił na bezpłatne ich użytkowanie.

1) Autobusami linii „A" i „B" (Gdynia—Kartuzy — Kościerzyna), 7 km do Skweru Kościuszki w Gdyni.
2) Koleją z dworca kolejowego Kack Wielki (linia F. P. K. Gdynia—Śląsk) do Gdyni 10 km. Odległość pomiędzy szybowiskiem a dworcem kolejowym Kack Wielki równa się 1 km 12 minut pieszo.
3) Koleją z dworca kolejowego Gdynia—Orłowo do Gdyni, 6 km. Odległość pomiędzy szybowiskiem a dworcem kolejowym w Orłowie równa się 2 km, 25 minut pieszo.

Nadmienić wypada, że większość uczestników na tegorocznych kursach pilotażu szyb. korzystała z połączenia kolejowego Gdynia—Orłowo ze względu na większą ilość pociągów kursujących na tej linii w sezonie letnim, część uczestników posługiwała się rowerami.

Położenie szybowiska przy wymienionych arteriach komunikacyjnych pozwala brać udział w kursach oraz lataniu treningowym nawet tym, którzy pracują zawodowo i nie mają możności korzystania z całodziennych kursów wzgl. wyjazdu do którejkolwiek ze szkół szybowcowych.

Szybowisko posiada poza tym dobre położenie co do kierunku wiatrów, co jest bardzo ważne w czasie szkolenia.

Ze startu „A" np. można latać przy wiatrach z kierunku NW, W, S i SE, a są to najczęściej panujące wiatry na Wybrzeżu, co zresztą wykazują statystyki meteorologiczne, z tego też powodu nie było w tym roku prawie żadnych przerw w lataniu, za wyjątkiem okresów deszczów.

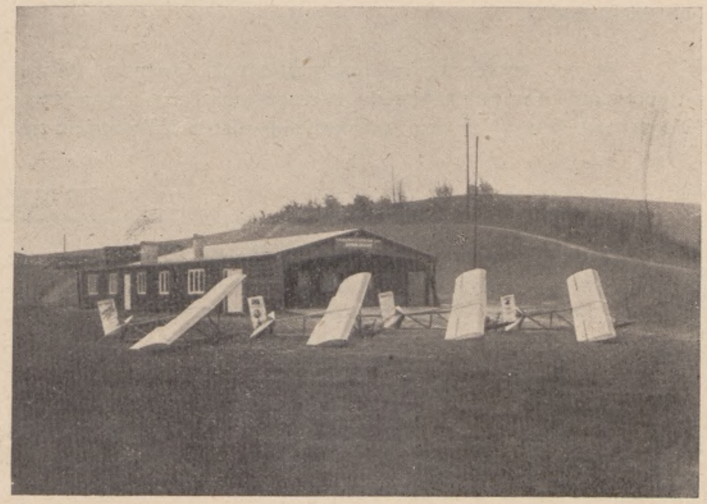


LOT ŚLIZGOWY ZE STARTU „A" NA SZYBOWISKU W ORŁOWIE MORSKIM W PAŹDZIERNIKU 1937 R.

Przewiduje się przerejestrowanie szybowiska do kat. „B", w związku z czym wykonano w tym roku próbne loty ze startów „B" i „C" położonych na obszarze gminy Kack Wielki. — Sprawa przerejestrowania jest w toku i definitywne jej załatwienie pociągnie za sobą wydzierżawienie gruntów pod wyżej wspomniane dwa starty oraz drogi transportowe z lądowiska. Obecne lądowisko nie będzie wymagać powiększenia i służyć będzie jako lądowisko centralne dla wszystkich startów. Akcja powyższa ma na celu poza innymi także względy ekonomiczne, gdyż uzyskanie prawa szkolenia do przedkategorii „B" pozwoliłoby zwiększyć stopień eksploatacji szybowiska i sprzętu.

Dla szybowców wybudowano w lipcu ub. r. hangar, konstrukcji drewnianej o powierzchni 180 m² wg. planów Zw. Aw. Stud. Polit. Lwowskiej, zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji. Przybudówka po wschodniej stronie hangaru tworzy całość z hangarem i mieści w sobie: mieszkanie dla dozorcy, pokój dla instruktora, kancelarię i jadalnię dla kursistów. W hangarze znajduje pomieszczenie 5 szybowców szkolnych typu Wrona-bis oraz niezbędny do lotów sprzęt pomocniczy. Fundusze na budowę hangaru zebrano wśród przedsiębiorstw i osób prywatnych w Gdyni. Budowę wykonała firma J. Langiewicz w Gdyni, przy czym podkreślić trzeba, że wybudowanie samego hangaru trwało zaledwie 5 dni. Szybkie tempo budowy przyczyniło się w głównej mierze do terminowego otwarcia szybowiska. Tymbardziej jest to godne podkreślenia, że firma J. Langiewicz wybudowała hangar po cenie kosztów własnych bonifikując 2.100 zł na rzecz Morskiego Koła Szybowcowego.

Usytuowanie hangaru w terenie jest tego rodzaju, że w miarę potrzeby, hangar może być powiększony, gdyż bez większych trudności można dobudować przybudówkę po zachodniej stronie hangaru z przeznaczeniem na pomieszczenia gospodarcze.



SZYBOWCE NA TLE HANGARU MORSKIEGO KOŁA SZYBOWCOWEGO, UFUNDOWANEGO PRZEZ SPOŁECZEŃSTWO GDYŃSKIE W 1938 R.

SPRZĘT SZYBOWCOWY

Jak już ze sprawozdania Zarządu wynika, Koło posiada obecnie sześć szybowców szkolnych. Ilość ta jest konieczna do początkowego szkolenia a jednak nie wystarczy na najbliższą przyszłość. Oprócz tego potrzebny by był szybowiec o lepszych właściwościach lotnych i większej wytrzymałości np. typu „Salamandra", któryby pozwolił wykorzystywać silniejsze wiatry z kierunku N. W. (ponad 10 m/sek.) nie wykluczając możliwości żaglowania zboczowego. Loty żaglowe na szybowisku położonym w bezpośrednim sąsiedztwie oraz przy głównych arteriach komunikacyjnych do Gdyni, byłyby ze względów propagandowych bardzo wskazane, a ze względów termicznych Wybrzeża o dużych możliwościach.



SAMOCHÓD DO PRZEWOŻENIA SPRZĘTU SZYBOWCOWEGO

Koło posiadało także samochód ciężarowy, zakupiony w roku 1937 z subwencji udzielonej przez p. Komisarza Rządu m. Gdyni, oraz z funduszów przekazanych przez likwidującą się wówczas Sekcję Szybowcową Koła Portowego L. O. P. P. przy Urzędzie Morskim.

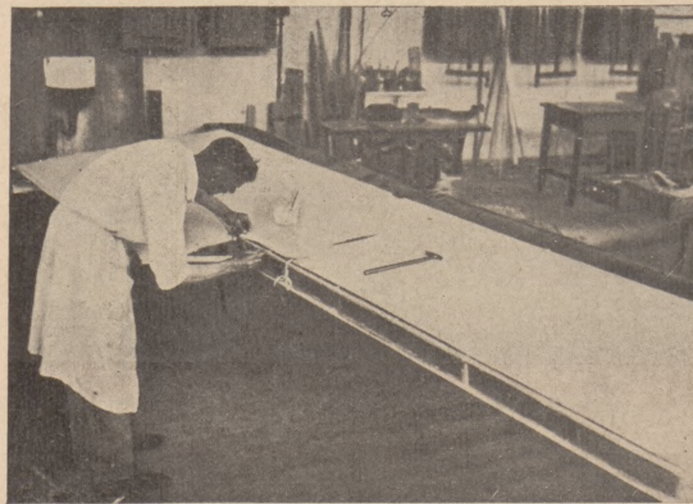
Zakup samochodu był uzasadniony w roku 1937, kiedy to sprawa szybowiska w Orłowie nie była jeszcze aktualną i kiedy istniało prawdopodobieństwo korzystania z szybowiska w Dębogórzu, odległego od Gdyni 15 km. Samochód miał służyć do transportu szybowców z Gdyni na szybowisko. Od czasu jednak uruchomienia szybowiska w Orłowie Morskim i wybudowania tam hangaru samochód stał się zbędnym, wobec czego uchwałą Zarządu Koła został sprzedany firmie Langiewicz w Gdyni, która wybudowała hangar, przez co zlikwidowano część kosztów budowy.

WARSZTATY SZYBOWCOWE

Warsztat szybowcowy Koła mieści się w warsztatach szkolnych Państwowej Szkoły Morskiej przy ul. Morskiej 83.

Do powstania tego warsztatu przyczyniła się w pierwszym rzędzie Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej udzielając zezwolenia na korzystanie z pomieszczeń, obrabiarek i narzędzi warsztatowych, przy czym w dużej mierze w tym względzie przyczyniła się ówczesna Sekcja Szybowcowa Koła Portowego L. O. P. P. przy Urzędzie Morskim, przekazując w listopadzie 1936 r. materiały lotnicze, wartości 700 zł, przeznaczone pierwotnie do budowy szybowca. Materiały te pokrywały w 70% zapotrzebowanie Koła, do końca sezonu 1938 r. Warsztat szybowcowy, podobnie jak wszystkie obiekty szybowcowe, zarejestrowany jest w Ministerstwie Komunikacji i służy do wykonywania napraw średnich i głównych szybowców szkolnych oraz do produkcji części zamiennych do szybowców. Naprawy startowe wykonuje się w hangarze na szybowisku.

W br. wykonano w warsztatach 2 naprawy główne szybowców oraz potrzebne do tych napraw części zamienne. Na szybowisku wykonano w okresie szkolenia kilkanaście napraw startowych. Większość części zamiennych zużytych do napraw startowych wykonana była już w roku 1937.



POKRYWANIE SKRZYDŁA PŁÓTNEM W WARSZTATACH KOŁA

SZKOLENIE

Ośrodek Szybowcowy nawet najlepiej wyposażony nie spełni swoich zadań jeśli nie będzie szkolił jaknajwięcej pilotów. Dotychczas szkolili się członkowie Koła, z braku odpowiednich warunków na miejscu w szkołach i na szybowiskach poza Gdynią. I tak w roku 1934, jak to podaje historia Morskiego Koła Szybowcowego wyszkoliło się 4 członków Koła do podkat. „B" w Wielkp. Szkole Szybowcowej w Fordonie, w roku 1935 — 13 członków przy pomocy Aeroklubu Gdańskiego do podkat. „A", w roku 1936 — 5 członków Koła w Pomorskiej Szkole Szybowcowej w Gostomiu oraz w Szkole Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej, do dalszych kategorii.

To samo odnosi się do roku 1937, przy czym podkreślić trzeba, że szkolenie do wyższych kategorii pilotażu szyb. będzie się nadal odbywać w innych ośrodkach szybowcowych, gdyż Ośrodek tut. nie posiada narazie odpowiednich warunków do takiego szkolenia.

Jeśli chodzi o szkolenie początkowe zasadnicze, to pewnego rodzaju zwrot nastąpił już w roku 1936 po otrzymaniu niezbędnego do szkolenia sprzętu. Na wzgórzach pod Redłowem uruchomiono wówczas t. zw. przedszkole pilotażu szybowcowego. Kurs, który obejmował wstępne ćwiczenia na chwiejnicy oraz skoki i krótkie loty, prowadzony był przy pomocy członków pilotów bardziej zaawansowanych, po czym kandydaci odpowiednio przygotowani wysłani zostali do Pom. Szkoły Szybowcowej w Gostomiu dla dokończenia kursu i uzyskania tam podkategorii „A" pil. szybowcowego. Akcja powyższa miała charakter raczej doświadczalny. Dalsze prowadzenie takich kursów, z powodu rozpoczynającej się zabudowy terenów na Redłowie oraz trudności z hangarowaniem szybowców okazało się niemożliwe, wobec czego przedszkole zlikwidowano.

Rok 1937 upłynął na przygotowaniach do rozpoczęcia normalnego szkolenia na tut. terenie. Na pierwszy plan wysunęła się sprawa zaangażowania instruktora szybowcowego. Ponieważ kadry instruktorów szyb. były wówczas dość szczupłe, postanowił Zarząd Morskiego Koła Szybowcowego finansować szkolenie dwóch kandydatów na instruktorów, kierując się rozporządzeniem Zarządu Głównego L. O. P. P. Przeszkalanie kandydatów na instruktorów odbywało się w okresie letnim 1937 r. oraz zimą i wiosną 1938 r. Uruchomienie kursów szybowcowych uzależnione było przede wszystkim od otrzymania licencji instr. szyb. przez jednego z kandydatów.

Otwarcie szybowiska w Orłowie Morskim odbyło się 16 czerwca 1938 r. w czasie tygodnia L. O. P. P. w Gdyni, po czym już 1 lipca 1938 r. rozpoczął się normalny okres wyszkoleniowy, po raz pierwszy w Morskim Kole Szybowcowym.

W okręsie wyszkoleniowym 1938 r. odbyło się pięć kursów szkolnych do podkategorii „A", na które to kursy zgłosiło się ogółem 55 kandydatów. Wyniki szkolenia poszczególnych kursów przedstawia poniższe zestawienie:

Kurs	Data rozpoczęcia kursu	Zgłosiło się kandydatów	Uzyskało p — kat. „A" pil. szyb.	Wykonano lot. szkoln.	Uwagi
I.	1. VII. 1938	16	9	590	Kurs całodzienny
II.	25. VII. 1938	11	7	360	Kurs popołud.
III.	20. VIII. 1938	12	9	283	Kurs całodzienny
IV.	16. IX. 1938	8	3	204	Kurs popołud.
V.	5. X. 1938	8	6	231	Kurs cołodzienny do 13. X.
Razem:		55	34	1 668	

Uczestnicy pierwszych czterech kursów rekrutowali się w 75% z młodzieży przedpoborowej z Gdyni, natomiast uczestnicy piątego kursu z harcerzy, uczni gimnazjum polskiego w Gdańsku, którzy w czasie kursu zakwaterowani byli na szybowisku.

Program wyszkolenia obejmował naukę prostych lotów ślizgowych trwających do 35 sekund oraz wykłady z teorii lotu i budowy sprzętu. Start szybowców odbywał się przy pomocy gumowych lin odlotowych. Transport szybowców, z lądowisk na start odbywał się przy pomocy konia jak to się zwykle spotyka na innych szybowiskach. Sprawę tę rozwiązano w ten sposób, że dozorca hangaru zakupił konia i tym samym dostarczał go każdej chwili w razie potrzeby.

Zaznaczyć trzeba, że Ośrodek tut. nastawiony jest zasadniczo na szkolenie młodzieży przedpoborowej, która po otrzymaniu wyszkolenia I stopnia pilotażu szybowcowego na szybowisku w Orłowie Morskim, ma możność zgłaszania się na kursy pilotażu motorowego w Ośrodku P. W. Lotn. w Rumii. Nie wyklucza się jednakże szkolenia osób starszych, mając na względzie popularyzację hasła: „Uczmy się wszyscy latać".

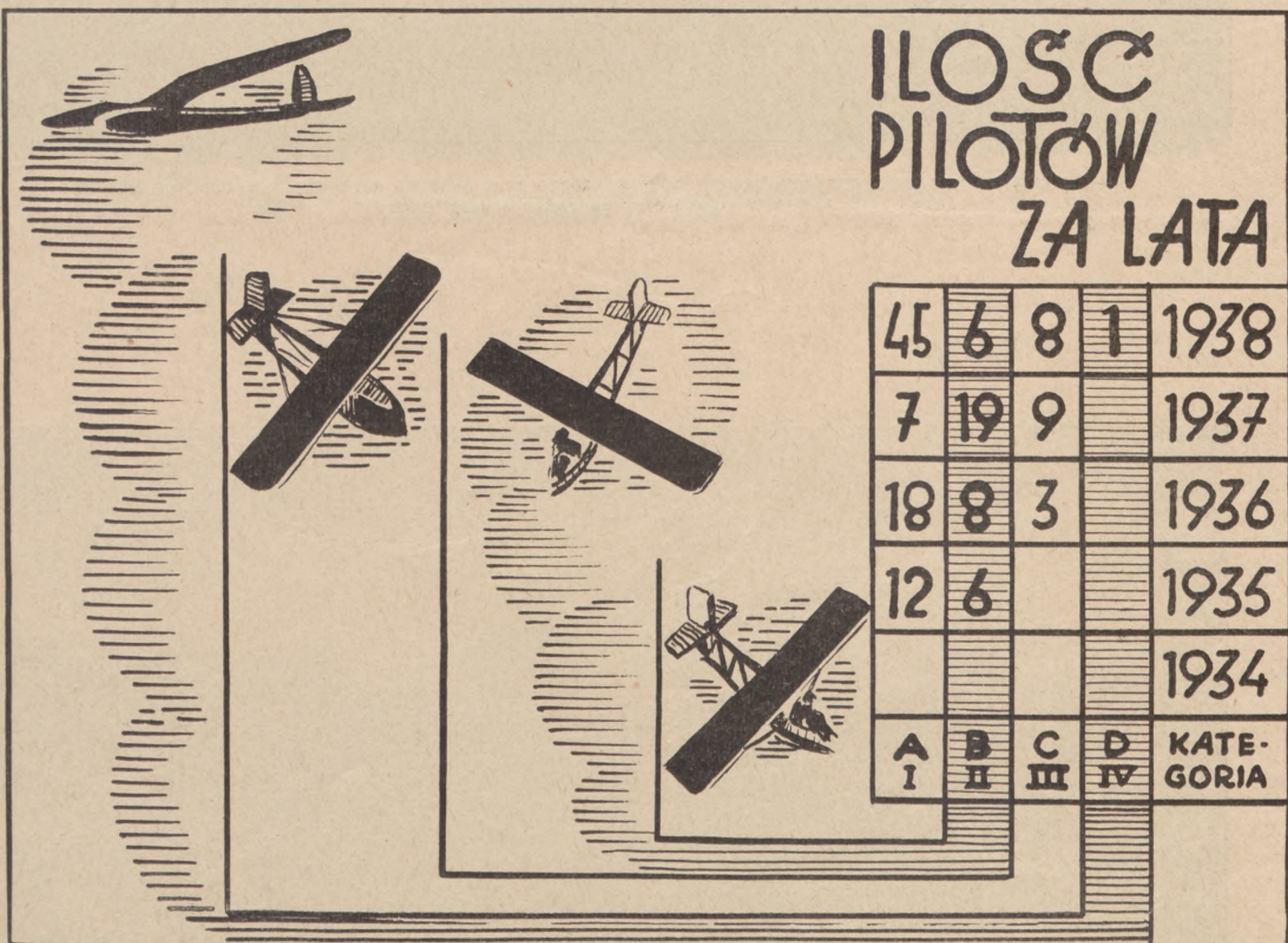
Podkreślić trzeba, że tegoroczne szkolenie odbyło się bez jakiegokolwiek wypadku z ludźmi.

Szkolenie w pilotażu szybowcowym zakończyło się z dniem 31 października 1938 r. i rozpocznie się na nowo z wiosną 1939 r.

Ważną jest także kwestia lotów treningowych dla pilotów już zaawansowanych. Tegoroczne stadium organizacyjne nie pozwoliło zająć się należycie tą sprawą.

Cały okres wyszkoleniowy wniósł dużo ciekawych spostrzeżeń. Stwierdzono np., że mimo propagandy szybownictwa w prasie, wyświetlania filmów, urządzania odczytów itp., zainteresowanie się tą dziedziną następuje dopiero w czasie odbywających się lotów. Dowodem tego były liczne wycieczki na szybowisku, szczególnie w niedziele i święta. Wśród wycieczkowiczów przeważała młodzież przypatrując się lotom. Niemniej nie jeden ze starszych osób miał sposobność zobaczyć po raz pierwszy szybowiec i lot bez silnika Poza tym na szosie Gdynia—Kartuzy (głównej arterii komunikacyjnej Gdyni z wnętrzem kraju) biegnącej obok szybowiska, zatrzymywały się bardzo często samochody z turystami, którzy po drodze nie pomijają ciekawych spostrzeżeń.

Jak widać szybowisko w Orłowie Morskim staje się ośrodkiem propagandy szybownictwa nie tylko dla Gdyni i najbliższej okolicy.



A I	B II	C III	D IV	KATEGORIA
45	6	8	1	1938
7	19	9		1937
18	8	3		1936
12	6			1935
				1934



START SZYBOWCA W CZASIE OTWARCIA SEZONU SZYBOWCOWEGO W R. 1938 NA SZYBOWISKU W ORŁOWIE MORSKIM, WOBEC LICZNIE ZGROMADZONEJ PUBLICZNOŚCI



PRZYZIEMNE ZAJĘCIE PILOTÓW SZYBOWCOWYCH — HANGAROWANIE SZYBOWCÓW



PANORAMA SZYBOWISKA W ORŁOWIE MORSKIM, OBLATYWANIE TERENU PRZY WIETRZE Z KIERUNKU NW W 1937 R.

Z POKAZÓW LOTNICZYCH W GDYNI

„Skrzydlata Polska" — Sierpień — 1935 Rok

Podszas pokazów lotniczych w Gdyni, z okazji Zlotu nad morze, zdarzył się wypadek. Młody as szybowcowy, p. Ryszard Dyrgałła, zmuszony był wyskoczyć ze spadochronem z rozpadającego się szybowca. Poniżej, na prośbę Redakcji, p. Dyrgałła dzili się swojemy wrażeniami.

Nareszcie nadszedł upragniony dzień, do którego przygotowałem się od kilku tygodni: miałem pokazać licznie zgromadzonej na lotnisku w Rumii, z okazji „Pierwszego zlotu do morza', publiczności, akrobację na wypożyczonym przez A. W. szybowcu CW 7. Warunki atmosferyczne — nie najlepsze. Silny, porywisty wiatr nadmorski i hasające po niebie zwały kumulo nimbusów.

Po wstępnych popisach motorowców, instruktor Benet przyholował RDW em na start. Kończyłem właśnie przegląd szybowca i przygotowania do lotu. Jak zwykle, niechętnie nakładałem na siebie dodatkowy balast — 8 kilogramowy spadochron. Wkrótce potem, na dany przez kierownika lotów znak — poszybowaliśmy nad malowniczą szwajcarją kaszubską. W powietrzu porządnie „kiwało". RWD dość szybko wznosił się ze mną do krainy kumulusów. Po dłuższej chwili spojrzałem w dół — podemną pobłyskiwała lornetkami chmura ciekawych na ziemi, przyglądając mi się nieustannie. Obejrzałem się — w tyle wyglądało spod skrzydeł ciemno zielone morze. Szybowałem już nad lotniskiem. Za chwilę mam „kręcić" akrobację... Wysokomierz wskazywał 1 100 m. Spokojnie odczepiłem się od samolotu. CW 7 jakby zawisła nieruchomo i namyślała się, co uczynić z wysokością.

Zacząłem wykonywać swój, z góry ułożony, program. Klasycznym ślizgiem na ogon spikowałem w kierunku publiczności, by następnie, mając dużą szybkość, wyprysnąć świecą prosto w górę. Tracąc resztki rozpędu, dałem całą nogę i ściągnąłem knypel na siebie: korkociąg! Niestety... Szybowiec, skręciwszy się, zrobił półbeczki i zawisnął na plecach. Znalazłem się w tej pozycji mimowoli — chciałem z niej wyjść jaknajprędzej! Należało wykonać półbeczkę albo półlooping — wybrałem to ostatnie: miarowe ściąganie knypla. Nagle — ostre szarpnięcie w drążku sterowym. Spojrzałem na skrzydło i — ujrzałem rozsypujący się w kawałki jego koniec, jednocześnie z tym — rozległ się złowrogi trzask!

Po chwili CW 7 sunęła ku ziemi lotem nurkowym, przeplatanym płaskim korkociągiem.

Spojrzałem w dół — miałem jeszcze niecałe 500 m wysokości. Na myśl przyszedł mi, tak wzgardzany zwykle, spadochron... Wiedziałem, że wzamian za każdą sekundę wahania płacić muszę drogocenną wysokością.

„Skacz!" krzyknąłem głośno do siebie — szybkim ruchem odpiąłem pasy, nogi podciągnąłem tak, że stanąłem w kabinie szybowca, rękami oparłem się o burtę i sprężystym odskokiem „dałem nura" w przepastną głębie powietrza.

Lecąc szybko ku ziemi, chwyciłem za rączkę spadochronu, obejrzałem się za szybowcem (był niedaleko, z lewej strony nade mną...) i pociągnąłem ją z całej siły.

Zerwałem bezpiecznik — wkrótce potem uczułem lekkie szarpnięcie — zawisłem na pasach — a zatem — wszystko w porządku! Pozostał jeszcze nademną szybowiec, który, opadając z większą od mojej, prędkością, będzie musiał mnie minąć. Spojrzałem w górę i na chwilę zrobiło mi się jakoś głupio — CW 7 waliła się wprost na mój spadochron.

Nie dokończyła jednak swego zamierzenia. Rozmyśliła się: poszła w dół lotem nurkowym, mijając mnie w bezpiecznej odległości.

Podczas tych zajmujących obserwacyj wypuściłem rączkę spadochronową, którą dotąd trzymałem kurczowo. Zdążyłem jednak przykleszczyć ją butami. Przypomniałem sobie słowa instruktora: „prawie wszyscy skoczkowie gubią rączki". Ostrożnie podciągnąłem nogi, chcąc ją uchwycić, uczyniłem to jednak niezgrabnie: wypadła!

Cała ta manipulacja zajęła mnie tak bardzo, że nie zwracałem wcale uwagi na to, dokąd mnie wiatr znosi i dopiero trzask szybowca, uderzającego o ziemię, skierował moje myśli na nową, niebezpieczną sytuację: pędziłem z wiatrem wprost na linię wysokiego napięcia!

Czułem już elektryczne ciarki!

Szybko odpiąłem klamry pasów i trzymałem się ich tylko rękami. Gdybym miał lądować na „drucikach" — wysunąłbym się z pasów, gdyż wolałem raczej coś złamać niż upiec się żywcem.

Ostatecznie w odległości niecałych dziesięciu metrów od przewodów, dotknąłem nogami ziemi, przewracając się i rozpocząłem na plecach podróż za spadochronem, ale już po ziemi.

Dzięki temu, że w powietrzu odpiąłem klamry, wyślizgnąłem się łatwo z pasów, a spadochron powędrował samotnie. Natychmiast pobiegłem za nim, chwyciłem i uścisnąłem ten „niewygodny balast'.

Z OSTATNIEJ CHWILI

Tereny w Orłowie Morskim oddane do użytku Koła z przeznaczeniem na szybowisko, nie odpowiadały w zupełności zakresowi wymagań. Doświadczenia zebrane w ciągu r. 1938, w czasie szkolenia w pilotażu szybowcowym, wykazały, że wyłoniła się potrzeba uruchomienia startu „B“, którby umożliwił szkolenie przy wietrze z kierunków E i N. W ten sposób po zrealizowaniu tej koncepcji, na szybowisku w Orłowie Morskim zaistnieje sytuacja wyjątkowo spotykana na szybowiskach, to znaczy: szkolenie będzie się mogło odbywać przy każdym kierunku wiatru, a co najważniejsze, bez potrzeby nieraz zbyt długiego oczekiwania na pomyślny kierunek wiatru. Ma to duże znaczenie, zwłaszcza na wybrzeżu, gdzie kierunki wiatrów ulegają częstym zmianom, nieraz nawet w ciągu jednego dnia.

Mając na względzie uruchomienie startu „B“, Zarząd Koła postanowił przeprowadzić konieczne prace niwelacyjne na terenie szybowiska a przede wszystkim południowego stoku wzgórza „B“. Z inicjatywy i na wniosek Zarządu Koła, przy poparciu Komisariatu Rządu w Gdyni, Miejski Komitet Pomocy Zimowej wyznaczył do prac niwelacyjnych na szybowisku około 50 bezrobotnych, którzy pracują wzamian za pomoc otrzymywaną ze strony Komitetu. Prace te rozpoczęły się z dniem 25 listopada 1938 r. i trwać będą do końca lutego 1939 r. z niewielkimi przerwami w czasie silnych mrozów.

Niezależnie od regulacji stoku wzgórza „B“, program prac niwelacyjnych na szybowisku obejmuje jeszcze uporządkowanie i zniwelowanie drogi prowadzącej na szybowisko, ca 300 m od ulicy Wielkopolskiej aż do hangaru; prócz tego bezrobotni pracują przy wykopie koło hangaru, dla umożliwienia projektowanej rozbudowy hangaru i budowy pomieszczeń mieszkalnych dla pilotów i kandydatów.

Od rozpoczęcia prac do 23 stycznia 1939 r. wyżywieniem pracujących na szybowisku zajmowało się Koło we własnym zakresie, przy wydatnej pomocy gdyńskiego społeczeństwa, które przede wszystkim ofiarami w naturaliach przyczyniło się do rozwiązania trudnego problemu aprowizacyjnego. W dalszym ciągu, aż do wykończenia zamierzonych prac na szybowisku, bezrobotni otrzymywać będą wyżywienie z Miejskiego Komitetu Pomocy Zimowej.

Trzeba stwierdzić i podkreślać, że rozmiary robót wykonywanych na szybowisku w sposób wyżej przedstawiony, dają Kołu duże możliwości zaoszczędzenia niezbędnych wydatków. Stąd też Zarząd Morskiego Koła Szybowcowego na tym miejscu serdecznie dziękuje Miejskiemu Komitetowi Pomocy Zimowej w Gdyni za przychylne ustosunkowanie się do akcji rozwoju szybownictwa, a w szczególności uskrzydlenia gdyńskiej młodzieży.



LISTA OFIARODAWCÓW

Dorobek pracy Zarządu Morskiego Koła Szybowcowego opiera się głównie na daleko idącej ofiarności społeczeństwa gdyńskiego, co wyraża się w zrozumieniu celów szybownictwa przez niżej podane zestawienie:

Ofiarodawcy	Ofiary w gotówce i naturze (wartość podana w złotych)			
	1935	1936	1937	1938
Instytucje i Urzędy				
Okręg L. O. P. P. Toruń	—	—	600,—	2.762,—
Obwód Morski L. O. P. P. Gdynia	100,—	—	362,65	—
Komisariat Rządu	500,—	—	1.500,—	—
Sekcja Szybowcowa przy kole Portowym	—	1.000,—	73,82	—
Zebrano do puszki w K. K. O.	—	—	—	604,—
Komunalna Kasa Oszczędności	—	—	105,—	—
Rada Interesantów Portu	—	—	100,—	—
Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe	—	—	—	200,—
Żegluga Polska S. A.	—	—	—	200,—
Dyrekcja Gimnazjum T. S. S.	—	—	150,40	—
Miejskie Zakłady Elektryczne	—	—	—	50,—
Przemysł				
„Polskarob" pracowncy	—	—	1.250,—	—
„Paged"	—	—	—	700,—
Krenski M., tartak	—	—	—	300,—
Grzenkowicz Aug.	—	—	10,—	300,—
Olejarnia „Union"	—	—	—	250,—
Gdyńska Spółka Drzewna — Dullek	—	—	65,—	265,03
„Elewacja" Lorentowicz	—	—	60,—	205,—
Fedajko Geg. Firog	—	—	5,—	200,—
Feltyzyn i Trocal	—	—	—	180,—
Wiszniewski Ceg. Firog	—	—	—	115,—
Miszczuk Jan	—	—	—	84,70
Stocznia Gdyńska	—	—	54,—	—
Fabryka Papy Dachowej	—	—	10,—	30,65
Roszkowski Aug., Ceg.	—	—	10,—	—
Materiał Budowlany	—	—	—	30,—
Klein i Wierzbicki	—	—	—	38,80
Tow. Dalekomorskich Połowów „Pomorze"	—	—	—	50,—
„Progress" Zjedn. Kopaln. Górnośląskie	—	—	—	150,—
Przedsiębiorstwa Budowlane				
Langiewicz Józef (bonifikata z rachunku budowy hangaru)	—	—	50,—	2.100,—
Mazalon L. M., Inż.	—	—	10,—	200,—
Krzyżanowski, Inż.	100,—	—	—	—
Bielawski Zdzisław, Inż.	—	—	10,—	30,—
Sakowicz Piotr, Inż.	—	—	30,—	—
Obrycki i Narzycki	—	—	15,—	—
Kączkowski, Inż.	—	12,—	—	—
Pernak Mieczysław, Inż.	—	—	10,—	—
Zieliński Fr.	—	—	10,—	—
Kolesiński	—	—	5,—	—
Piotrowski Wł.	—	—	5,—	—
Kupiectwo				
Jurkiewicz Bracia	—	—	65,—	200,—
Bałtycka Spółka Drzewna „Drewno"	—	—	—	150,—
Łangowski Władysław	—	—	65,—	—
„Elibor"	—	—	15,	50,—

Ofiarodawcy	Ofiary w gotówce i naturze (wartość podana w złotych)			
	1935	1936	1937	1938
Drogeria Fikus	—	—	—	50,—
Tokarski Edw.	—	—	—	48,—
„Narzędzia“	—	—	—	40,—
„Geteha“	—	—	—	37,50
Jareczek Józef	—	—	35,—	16,—
Marlewski Stan.	—	—	—	26,—
„Ermitage“	—	—	25,	—
Skarplik Stef.	—	—	10,—	40,—
Nowacki Czesław	—	—	20,—	—
Polski Fiat	—	—	20,—	—
Wikaryjczyk Józef	—	—	20,—	—
Wikaryjczyk Ap.	—	—	20,—	—
Fiszer Karol	—	—	—	16,—
Wussak Zygmunt	—	—	—	15,—
Szczęsnowicz	—	—	15,—	—
Poznański L.	—	—	10,—	—
Sikorzyńska Jadwiga	—	—	10,—	—
Maciejewski	—	—	10,—	—
Witucki Mieczysław	—	—	10,—	20,—
Siedlecki Jan	—	—	10,—	—
Kostyal Tadeusz	—	—	10,—	—
Engling Jan	—	—	10,—	—
Wallotek Eryk	—	—	10,—	—
Bednarski Konrad	—	—	10,—	—
Mięso Józef	—	—	10,—	—
Retur Alg.	—	—	10,—	—
Bartczak Jan	—		10,—	—
Mierkiewicz Wit.	—	—	5,—	—
Bońkowski Wojciech	—	—	5,—	—
Wołkowicz Marian	—	—	5,—	—
Lassek Ludwik	—	—	5,—	—
Ceglewski Stan.	—	—	5,—	—
Maciejewski Julian	—	—	5,—	—
Wilczyński Henryk	—	—	5,—	—
Liszka Stanisław	—	—	5,—	—
Woźniak Marian	—	—	5,—	—
Kondratenko	—	—	5,—	—
Rappoport Mieczysław	—	—	5,—	—
Kopiecowa Barbara	—	—	5,—	—
Kapuściński	—	—	5,—	—
Tempski J. Nast.	—	—	—	9,30
Małecki Antoni	—	—	—	9,60
J. Rachwalski	—	—	—	4,—
M. Barczak „Cukrort“	—	—	—	5,—
P. Banaszkiewicz	—	—	—	80,—
A. Tomaszewski	—	—	65,—	—

Rzemiosło

Ofiarodawcy	1935	1936	1937	1938
Gierszał Marian	—	—	—	80,—
Kaźmierczak, Stolarnia	—	—	—	65,—
Gdyńska Spółka Stolarska, Chylonia	—	—	—	75,—
Lewandowski Sylwester	—	—	—	70,—
Lewandowski Wacław	—	—	—	23,80
Zieliński Ryszard	—	—	—	23,25
Maron i Ska, Stolarnia	—	—	—	20,—
Słomiński Jan	—	—	10,—	85,40
Penkalla Jan	—	-	20,—	—
Foto Elite	—	—	—	15,—
Bednarski Leon	—	—	15,—	—
Kulwicki A.	—	—	10,—	—
Gutowski Jan	—	—	10,—	—

Ofiarodawcy	Ofiary w gotówce i naturze (wartość podana w złotych)			
	1935	1936	1937	1938
Nadolski Jan	—	—	10,—	—
Wojtasik Piotr	—	—	5,—	—
Małuszek W.	—	—	5,—	-
Kliks Józef	—	—	5,—	—
Engling Marcin	—	—	5,—	—
Jasiewicz Zygmunt	—	—	5,—	—
Bedła Piotr	—	—	—	19,—
Guzman Andrzej	—	—	10,—	—
Właściciele nieruchomości				
Orłowski Bolesław	—	—	—	200,—
Rosin Henryk	—	-	115,—	—
Sikora Jan	—	—	10,—	100,—
„Bałtyk" Skwiercz	—	—	70,—	109,45
Jaszczyński M.	—	—	40,—	—
Elsner Oskar	—	—	30,—	—
Bytomski Jan	—	—	15,—	25,-
Hundsdorff J.	—	—	20,—	24,60
Dr Maciejewski Cz.	—	—	—	20,—
Wyszomirski St.	—	—	20,—	—
Trześniak P.	—	—	20,—	62.—
Grubba Jan	—	—	20,—	—
Skwiercz Paweł	—	—	15,—	—
Leśniak Stanisław	—	—	15,—	—
Lorens Ignacy	—	—	15,—	—
Orłowski Albin	—	—	10,—	—
Trybiński Józef	—	—	10,—	—
Weserling L.	—	—	10,—	—
Haremza Wł.	—	—	10,—	—
Sielużycki Tadeusz	—	—	10,—	—
Glasenapp Fr.	—	—	10,—	—
Kurr Jakub	—	—	10,—	—
Witkowski L.	—	—	10,—	—
Wysocki Hil.	—	—	10,—	—
Skarżyński J.	—	—	10,—	—
Furmański B.	—	—	10,—	—
Tallik Ad.	—	—	10,—	—
Szczotka A.	—	—	10,—	—
Bradke Ang.	—	—	10,—	—
Schröder Matylda	—	—	10,—	—
Opaliński Jan	—	—	10,—	—
Kass Józef	—	—	10,—	—
Kurr Jan	—	—	10,—	—
Mikiciński	—	—	10,—	—
Skwiercz Jan	—	—	60,—	—
Kalczukowa Leokadia	—	—	5,—	—
Klemensiewicz H.	—	—	5,—	—
Wolf Karol	—	—	5,—	—
Zukowski Roman	—	—	5,—	—
Dobek Władysław	—	—	5,—	—
Piotrowski Marian	—	—	5,—	—
Nierzwicka Anna	—	—	5,—	—
Voigt Franc.	—	—	5,—	—
Wegner Franc.	—	—	5,—	—
Wolne zawody				
Bereza Stefan, not.	—	—	25,—	—
Chudziński Henryk, not.	—	—	10,—	—
Pohnke Jan	—	—	5,—	—
Rusin, inż.	—	—	5,—	—

Komisariat Rządu — Ogrody Miejskie: Urządzenie trawnika przy hangarze.

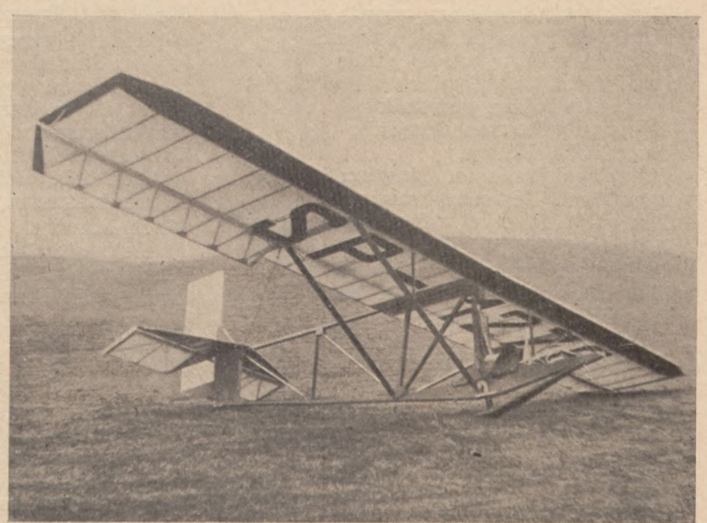
Komisariat Rządu — Komitet Pomocy Zimowej: Robocizna przy niwelacji terenu na szybowisku.

W czasie niwelacji dostarczali wyżywienia dla bezrobotnych, zatrudnionych na szybowisku:

1. Różkowski Hipolit
2. Różkowski Teodor
3. Bacon Eksport
4. Kalczukowa L.
5. Matuszkiewicz M.
6. Balta.



SZYBOWCE SZKOLNE TYPU „WRONA BIS" UFUNDOWANE PRZEZ KLIENTÓW I KIEROWNIKÓW K. K. O. ORAZ PRACOWNIKÓW F-MY „POLSKAROB" W GDYNI



SZYBOWIEC SZKOLNY TYPU „ŻABA" UFUNDOWANY PRZEZ PRACOWNIKÓW F-MY „ELIBOR" W GDYNI

W akcji szybowcowej — Zarząd Morskiego Koła Szybowcowego prosi o dalszą współpracę wierząc, że należycie spełni swe zadanie.

W wyniku dotychczasowej współpracy i akcji ofiarodawców Zarząd mógł zrealizować swoje plany i na tej drodze przez powyższe sprawozdanie i zestawienie składa wszystkim szczere podziękowanie.

Akcja Zarządu Morskiego Koła Szybowcowego opierała się także na daleko idącej pomocy władz oficjalnych z Panem **Komisarzem Rządu mgr pr. Sokołem** na czele — i władz LOPP'u z Panem **Komandorem Frankowskim** jako Prezesem Obwodu Morskiego LOPP.

Sprawozdanie powyższe i zestawienie ofiarodawców jest więc nietylko dowodem poczynań Zarządu, ale także ofiarności społeczeństwa na cele szybownictwa związane z umocnieniem potęgi Rzeczypospolitej Polskiej w XX-lecie Jej wielkiego wyścigu pracy.

ZARZĄD MORSKIEGO KOŁA SZYBOWCOWEGO

Gdynia, w grudniu 1938 r.

LISTA CZŁONKÓW WSPIERAJĄCYCH

MORSKIEGO KOŁA SZYBOWCOWEGO

Balicki Józef, kupiec
Dr Bandych Kazimierz, lekarz
Bartnik Edmund, lek wet.
Bartczak Jan, kupiec
Bartnicki Marian, przeds. budowl.
Baum Konstanty, spedytor
Bełdowski Tadeusz, pułkownik
Berek Stanisław, urzędnik
Bereza Stefan, notariusz
Binkowski Bronisław, przeds.
Bitny Szlachta Michał, kupiec
Bocheński Ewaryst, urzędnik
Bochniak Jan, inżynier
Borczuch Adam, urzędnik
Braeuning Brunon, urzędnik
Brzezińska Helena
Brzeziński Kazimierz, kupiec
Brzeziński Edward, krawiec
Budyń Władysław, wł. nieruchomości
Bytomski Jan, wł. nieruch.
Cetkowski Henryk, dr, lekarz
Ciechanowski Aleksander, inż. dypl.
Cygański Konrad, kupiec
Czapp Brunon, wł. nieruch.
Dr Czemplik Bernard, lekarz
Danek Adam, wł. nieruch.
Danielewski Zbigniew, redaktor
Derdowski Aleksander, urzędnik
Dłuski Stanisław, dyrektor
Dobek Władysław, wł. nieruch.
Domański Wacaw, urzędnik
Dullek Władysław, kupiec
Dunajski Jan, księgowy
Elsner Oskar, kupiec
Fikus Łucjan, kupiec
Fischer Karol, kupiec
Flisek Michał, wł. nieruch.
Flisowski Aleksander, Dr
Fojutowski Władysław, podoficer
Garliński Stanisław, inżynier
Giedroyć Jerzy, urzędnik
Gertychowa Irena
Gilewicz Łucjan Aleks., kupiec
Gorzechoski Henryk, ucz. gimn.
Groswert Bronisław, kupiec
Grzenkowicz Aug., przeds. bud.
Grześkowiak Jerzy, m. szewski
Gutowski Jan, instalator
Hunsdorff Jul., kupiec
Janik Franciszek, buchalter
Jankowski Stefan, adwokat
Jaszczyński Marian, właśc. nier.
Jeleń Fryderyk, mierniczy
Jelinowski Florian, zbożowiec
Jereczek Józef, kupiec
Jurkiewicz Bronisław, kupiec
Kalczuk Leokadia, kupcowa
Kamińska Maria, urzędniczka
Kłobus Marian, kupiec
Kiejzyk Paweł, mistrz ślusarski
Knoll Stefan, kupiec
Kohnke Feliks, wł. nieruch.
Kolesiński M., budowniczy
Kołodziej Jan, urzędnik
Komorowski Władysław, urzędnik
Kowalska Danuta
Kowalski Wacław, mistrz krawiecki
Kozłowski Jan, kupiec
Krembuszewski Antoni, kupiec
Krementowski Teod., urzędnik
Kurr Jakub, wł. nieruch.
Langiewicz Józef, architekt
Latosiński Stanisław, kupiec
Leśniak Stanisław, architekt
Lewandowski Leon, malarz
Licznerski Alojzy, arch. bud.
Lilla Józef, wł. nieruch.
Linke Fr., dyrektor K. K. O.
Lipkowski Henryk, urzędnik
Liszka Stanisław, kupiec
Lorens Ignacy, wł. nieruch.
Lorentowicz Władysław, przemysłowiec
Luxemburg Jan, urzędnik
Ławcewicz Leon, inżynier
Łojek Adolf, elektromonter
Łończuk Łukasz, wł. nieruch.
Mach Roman,
Maciejewski Stan., kupiec
Maciejewska Julianna, wł. nieruch.
Malinowski Franc., kreślarz
Marczak Stefan, kupiec
Marlewski Stan., kupiec
Maron Ludwik, wł. nieruch.
Maron i Kołodziejczyk, zakł. stol.
Mauler Edward, kupiec
Mazalon L. M., inżynier
Mazur Adam, elektromonter
Meik Maksymilian, urzędnik
Meik Andrzej, emeryt
Mielczarski Piotr, inżynier
Mięso Józef, kupiec
Michałowski Józef, dyrektor
Minta Janusz, wł. nieruch.
Miszczuk Jan, przeds. budowl.
Murawski Stanisław, urzędnik
Musiał Feliks, wł. nieruch.
Mielnik Władysław Hipolit, przem.
Nowicki Wacław, urzędnik
Nowak Edward, prakt. biur.
Okonek Franciszek, szofer
Okociński Michał, urzędnik
Olejniczak Franciszek, urzędnik
Opaliński Jan, przemysłowiec
Orłowski Albin, wł. nieruch.
Orłowski Bolesław, wł. nieruch.
Ostapowicz Tadeusz, budowniczy
Pakura Benon, urzędnik
Pardon Zygmunt, kupiec
Pawelczyk Alojzy, wł. nieruch.
Pedynkowski Alojzy, robotnik
Petrymusz Franciszek, wł. drukarni
Pietroń Stefan, dentysta
Pietrzak Teodozja, urzędniczka
Piotrowski Kazimierz, wł. nieruch.
Piotrowski Marian, przedsięb.
Piszcz Edward, dziennikarz
Pliszke Adolf Jan, buchalter
Płotkowiak Władysław, kupiec
Pohnke Leon, lekarz dentysta
Popowski Michał, kupiec
Prądzyński Franciszek, rzeźnik
Priess Augustyn, adwokat
Pruski Zygmunt, lekarz
Przygodzki Antoni, inżynier
Przysiecka Natalia, urzędniczka
Raczkowski Włodzimierz, wł. nieruch.
Radtke Jan, wł. nieruch.
Ramczykowski Józef, robotnik
Rozłaniec Józef, kupiec
Różkowski Hipolit, mistrz rzeźnicki
Różkowski January. wł. nieruch.
Rudowski Wacław, inżynier
Rusin Tadeusz, inżynier
Rutkowski Piotr, inżynier
Ryś Stanisław, kupiec
Rzembicka Zofia, urzędniczka
Rzepkiewicz Ludwik, instr. muz.
Sadowski Zygmunt, kapitan
Sakowicz Piotr, inżynier
Serwa Władysław, kupiec
Sieczka Michał, kupiec
Sikora Jan, budowniczy
Skarplik Stefan, kupiec
Skarżyński Józef, przemysłowiec
Skwiercz Paweł, wł. nieruch.
Skwiercz Jan, wł. nieruch.
Słomiński Jan, mistrz malarski
Stawiński Feliks, urzędnik
Stefanowicz Jan, inżynier
Stollenwerk Władysław, kupiec
Suski Zygmunt, budowniczy
Szymonowicz Henryk
Szemiot Władysław, przemysłowiec
Schmidt Gustaw, kupiec
Szczygłowski Teofil, aplikant sąd.
Szczuka Alfons, wł. drukarni
Szpitter Franciszek, inżynier
Schuster Wilhelm, inżynier
Szustak Franciszek, instal.
Szczetkowska Szytko Łucja
Swiercz Bolesław, admin.
Świdliński Jerzy, architekt
Śliwiński Stefan, elektrotechnik
Talik Adolf, wł. nieruch.
Tenczyn Henryk, em. dyr. banku
Tokarski Edward, przedsięb. przew.
Trybiński Józef, wł. nieruch.
Voigt Jan, wł. nieruch.
Voigt Franciszek, wł. nieruch.
Walaskowski Józef, wł. nieruch.
Wallotek Eryk, kupiec
Wdzięczkowski Kazimierz, dyrektor
Wett Władysław, wł. cukierni
Wieland Maria, urzędniczka
Wierzbiński Antoni, robotnik
Wielke Franciszek, wł. nieruch.
Wilczyński Henryk, spedytor
Wisławski Józef, kupiec
Wiśniewski Zygmunt, kupiec
Witucki Mieczysław, kupiec
Witulski Józef, del. Izby Rozrach.
Witkowska Apolonia, kupiec
Witkowski Józef
Wołkowicz Maria, kupcowa
Zabokrzecki Zygmunt, dyrektor
Zającżkowski Zygmunt, handlowiec
Zalewski Mariusz
Zdrojewski Roman, urzędnik
Zdrojewski Jan, przemysłowiec
Zieliński Franciszek, architekt
Ziółkowski Feliks, elektrotechnik
Zwolski Stanisław, urzędnik
Żółkowski Feliks, kupiec

Zestawienie za rok 1938.
w latach 1934 — 40 członków

„ 1935 — 60 „
„ 1936 — 70 „
„ 1937 — 100 „
„ 1938 — 204 „

RZECZY CIEKAWE
O POLSKIM SZYBOWNICTWIE

Z numeru specjalnego „Skrzydlata Polska" — uczmy się latać — 1938

Wśród wzrastającej z dnia na dzień, świat cały ogarniającej rodziny szybowników, zajmuje Polska jedno z czołowych miejsc. Już samą ilością pilotów ustępujemy dwom tylko zaledwie krajom: Rosji i Niemcom, których ludność jest wszelako bez porównania liczniejsza. Wyniki te zawdzięczamy L. O. P. P.

Mamy obecnie około 10.000 pilotów szyb. Z tego ok. 6.500 to piloci podkategorii A, względnie B; reszta (około 3.500) — p-kat. C. Najwyższy szczebel D osiągnęło ponadto okrągło 100 osób.

Podział ten odpowiada stopniom wyszkolenia, których jest cztery. Mewami ozdobione, błękitne odznaki A, B, C lub D uzyskują piloci za wykonanie ustalonych lotów „warunkowych" w trakcie szkolenia w poszczególnych stopniach. W szczególności do odznaki D, zwanej wyczynową, ma prawo ten, kto wykonał: przelot długości 50 km (mierząc w linii prostej), lot z lądowaniem na miejscu startu co najmniej w 5 godzin po starcie, oraz lot na wysokość 1000 m powyżej poziomu miejsca odlotu wzgl. wysokości odczepienia od samolotu holującego, wyciągarki lub t. p.

Program wyszkolenia w poszczególnych stopniach jest następujący:

stopień I — nauka prostych lotów ślizgowych trwających do 45 sekund,

II — nauka lotów ślizgowych z pełnym opanowaniem skrętów,

III — nauka żaglowania, tj. latania w prądach wznoszących bez straty wysokości,

IV — przygotowanie do lotów wyczynowych oraz loty ciągowe za samolotem.

Latanie uzupełniane jest wykładami z teorii lotu i t. p. oraz zajęciami praktycznymi z zakresu budowy sprzętu.

Piloci, nadający się na wyczynowców, przechodzą następnie specjalne wyszkolenie w akrobacji i ślepym pilotażu, po czym mogą już latać bez ograniczeń.

Na podkreślenie zasługuje wysoki poziom naszych rekordów. Najważniejszy z nich — długość przelotu — ustanowiony w maju br. przez Tadeusza Górę w 580-kilometrowym locie z Bezmiechowej na Wileńszczyznę, jeszcze w początku 1937 r. byłby rekordem międzynarodowym! Lepszy wynik uzyskali dotąd tylko Rosjanie — 652 km (pilot Rastorgujew). Również bardzo znaczny jest rekord wysokości — 3.435 m nad start, należący od 1936 r. do K. Antoniaka; odpowiedni wyczyn międzynarodowy Niemca Dittmara (1934 r.) wynosi 4.325 m. Większa różnica występuje względem rekordu długotrwałości: niemiecki wynosi 36 h 35' (r. 1933), podczas gdy polski — 24 h 14'. Ale za to polski ustalony został przez kobietę, p. Wandę Modlibowską, i jest zarazem międzynarodowym rekordem kobiecym.

Nie mniej znakomite wyniki osiągnęli Polacy w lotach nocnych, w lotach ciągowych za samolotem (np. raid Warszawa — Sofia — Warszawa w r. ub.) i wielu innych dziedzinach.

OPŁATY I WARUNKI PRZYJĘCIA W SZKOŁACH SZYBOWCÓW.

Opłaty za wyszkolenie w pilotażu szybowcowym są we wszystkich szkołach szybowcowych LOPP jednakowe i obowiązują w następujących wysokościach dla członków LOPP i organizacyj sportowo-lotniczych LOPP:

WYSZKOLENIE

1) za szkolenie do stopnia I-go — zł 15.

2) za szkolenie do stopnia II-go — zł 25.

3) za szkolenie do stopnia III-go — zł 25.

4) za część wyszkolenia żaglowego w terenie górzystym, wchodzącą w zakres stopnia IV — zł 15.

5) za wyszkolenie w lotach ciągowych do st. IV — zł 30.

6) za wyszkolenie w akrobacji szyb. do st. IV — zł 30.

LOTY ĆWICZEBNE (TRENING.)

1) za ćwiczenia w lotach ślizgowych po st. I w ciągu 10 dni lotnych zł 5.

2) za ćwiczenia w lotach ślizgowych po st. II w ciągu 10 dni lotnych zł 5.

3) za ćwiczenia w lotach żaglowych po st. III lub IV w ciągu 4-ch tygodni zł 15.

ULGI W OPŁATACH

Członkowie LOPP, chcący korzystać z podanych wyżej opłat winni wykazać się legitymacją członkowską, z opłaconą składką przynajmniej za 12 ostatnich miesięcy.

Kandydaci niezrzeszeni w LOPP a będący członkami organizacyj sportowo-lotniczych dopłacają za każdy stopień i za każdą część wyszkolenia do stopnia IV — zł 6, a za każdy rodzaj lotów ćwiczebnych — zł 3.

Od kandydatów niezrzeszonych w LOPP i organizacjach sportowo-lotniczych pobiera się wszelkie opłaty za szkolenie i loty ćwiczebne w wysokościach dwa razy większych.

Bezpłatnie są szkoleni w niektórych szkołach szybowcowych LOPP tylko kandydaci w wieku przedpoborowym, posiadający wymagane kwalifikacje (badania w I. B. L. L. i inne) do wojskowej służby lotniczej zawodowej.

Opłaty za wyszkolenie teoretyczne, przewidziane programami poszczególnych stopni wyszkolenia szybowcowego są ustalane każdorazowo przez organizatorów poszczególnych kursów.

Opłaty w Szkole Szybowcowej A. L. w Bezmiechowej obowiązują w następujących wysokościach:

1) za kurs szkolny do st. III-go — 30 zł.

2) za kurs ćwiczebny — 10 zł.

3) za kurs wyczynowy (IV st.) — 10 zł.

4) za kurs teoretyczny instruktorski — 10 zł.

UBEZPIECZENIA

Wszyscy uczniowie i piloci ćwiczący są ubezpieczeni w szkołach szybowcowych LOPP i w szkole szybowcowej w Bezmiechowej od następstw nieszczęśliwych wypadków na następujące sumy:

3.000 zł na wypadek śmierci,

6.000 zł na wypadek stałego kalectwa i

1.000 zł na koszty leczenia,
przy czym uczestnicy kursów korzystają bezpłatnie ze stałej opieki sanitarnej lub lekarskiej.

ZNIŻKI KOLEJOWE

Uczniowie i piloci ćwiczący, będący członkami LOPP, korzystają za opłatą 0.80 zł — 1.00 zł z 66%, względnie 75% ulg kolejowych podczas przejazdów do szkół szybowcowych i z powrotem, udzielanych przez Ligę Popierania Turystyki.

Uczestnicy kursów szybowcowych w Bezmiechowej korzystają z 75% zniżek kolejowych, opłacając szkole za każdy blankiet zniżkowy po 20 gr w znaczkach pocztowych.

ZGŁOSZENIA

Zgłoszenia należy nadsyłać w przewidzianych terminach (od 14 do 7 dni przed rozpoczęciem kursu) pod adresem odnośnych szkół szybowcowych na znormalizowanych blankietach zgłoszeń, które dostarczają na żądanie wszystkie szkoły szybowcowe LOPP.

Do zgłoszeń należy załączyć:

1) dowód obywatelstwa polskiego,

2) ważne świadectwo lekarskie, wydane przez uprawnioną placówkę badań lekarskich lotnictwa,

3) zaświadczenie o zakresie wykształcenia,

4) dwie fotografie w formacie paszportowym,

5) zaświadczenie koła LOPP lub organizacji sportowo-lotniczej LOPP o przynależności do LOPP conajmniej w ciągu 12tu ostatnich miesięcy,

6) pisemne zezwolenie ojca (prawnego opiekuna) z poświadczeniem własnoręczności podpisu według ustalonych wzorów (obowiązuje tylko kandydatów niepełnoletnich),

7) znaczek pocztowy na odpowiedź (25 gr).

Wszystkie stałe szkoły szybowcowe LOPP posiadają drukowane programy, zawierające wszelkie informacje co do ich pracy. Programy są dostarczane zainteresowanym bezpłatnie.

Kandydaci zamierzający odbyć przeszkolenie szybowcowe winni odpowiadać następującym warunkom:

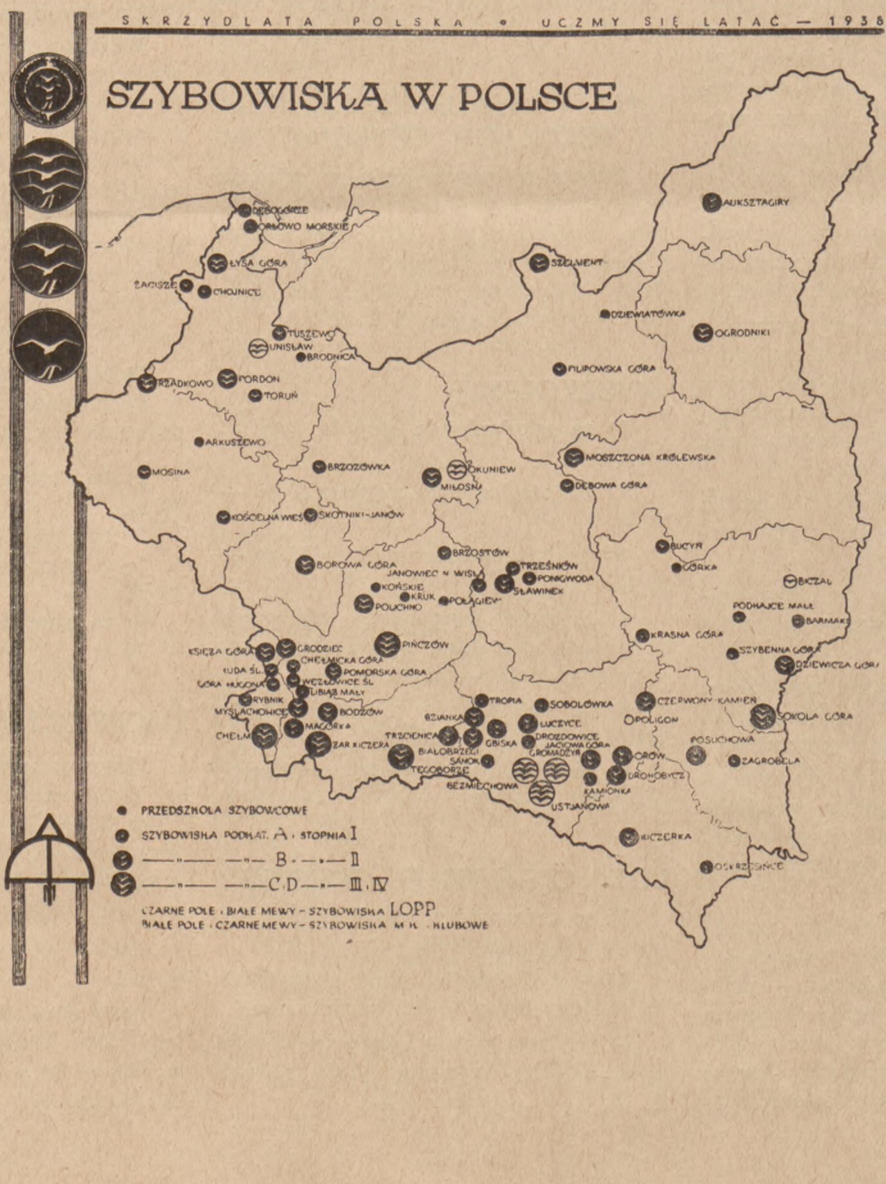
1) obywatelstwo polskie,

2) wiek conajmniej 16 lat,

3) wymagane świadectwo lekarskie.

Ponadto kandydaci winni w zasadzie posiadać ukończonych 7 oddziałów szkoły powszechnej. Kierownicy szkół szybowcowych mogą czynić od tej zasady pewne odstępstwa.

Obywatele państw obcych mogą być szkoleni tylko na podstawie zezwolenia Ministerstwa Komunikacji, udzielanego w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych. Do podań o zezwolenie, które należy przesłać za pośrednictwem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, na trzy miesiące przed terminem szkolenia — załącza się ustalony kwestionariusz.





Marian Mager



Wytwórnia Stempli i Szyldów

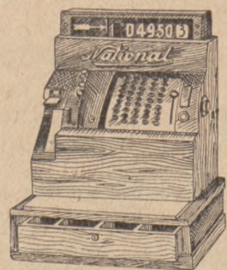
PRZEDSTAWICIELSTWA

KASY REJESTRACYJNE *National*

Maszyny do pisania
ROYAL i ORGA

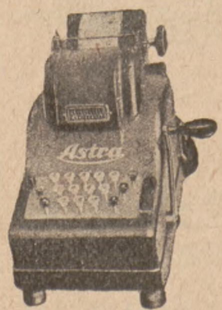
Maszyny do liczenia
ASTRA

do mnożenia i dzielenia
THALES i MONROE



Maszyny do frankowania listów
SYSTEM

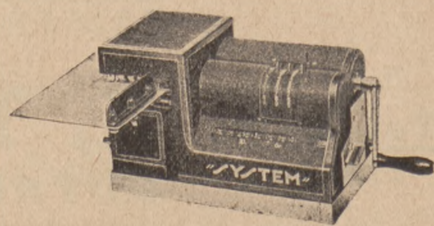
WAGI STOŁOWE
uchylone cylindryczne
i Pełno-Automatyczne
„TOLEDO"



Konserwacja Kas Rejestracyjnych
i wszelkich maszyn biurowych

Gdynia, Plac Kaszubski 19

Telefon 14-64



„ELEWACJA"

POLSKA FABRYKA SZLACHETNYCH TYNKÓW

Telefon 22-73 — **GDYNIA, UL. MORSKA 49** — Dom własny

„POLZYT" sztuczny kamień
„ELZYT" szlachetne tynki
„GRANITOZYT" własnej fabrykacji

Wykonanie fasad specjalnie
wyszkolonymi fasadziarzami

Oddziały: TORUŃ, Mostowa 9, tel. 26-05
BYDGOSZCZ, Mrocza 7, tel. 34-13

Władysław Łangowski

Gdynia, ul. Br. Pierackiego 11a

Hotel odnowiony, pokoje wygodnie urządzone, w każdym pokoju bieżąca woda — zimna i ciepła. Pierwszorzędna kuchnia.

Restauracja wielki wybór napojów po cenie umiarkowanej, najlepiej pielęgnowane piwo.



NAKŁAD: 2000 EGZEMPLARZY

OGÓLNE KOSZTA NINIEJSZEGO WYDAWNICTWA POKRYTE ZOSTAŁY Z WPŁYWÓW ZA OGŁOSZENIA FIRM HANDLOWYCH W TYMŻE WYDAWNICTWIE

ZDJĘCIA FOTOGRAFICZNE WYKONAŁ CZŁONEK MORSKIEGO KOŁA SZYBOWCOWEGO P. JAN JANIAK

ODBITO W ZAKŁADACH GRAFICZNYCH ALFONS SZCZUKA — GDYNIA, UL. ŚW. PIOTRA NR 12, TELEFON NR 36-36